

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY



Nr 6

CENA 1 zł

Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem. Cena egz. 1 zł

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK
ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 6 15 Maja 1926 r. Rok I

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET
REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18



WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY
ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25
CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595.



Ś. P.

Oficerom i Szeregowym

W. P.

Poległym śmiercią żołnierską na ulicach Warszawy w dniach 12, 13 i 14 maja 1926 r.

poświęca Redakcja i Administracja
„AUTOMOBILISTY WOJSKOWEGO"



DZIAŁ URZĘDOWY

WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Warszawa, Przejazd 10

Uchwały Zarządu W. K. S. i M. powzięte na posiedzeniu w d. 4 maja b. r.

1. Uchwalono tekst umowy afiljującej W. K. S. i M. z Automobilklubem Polski w Warszawie.

*

2. Uchwalono wyasygnować kwotę 75 zł. na zakup nagrody W. K. S. i M. dla zwycięzcy II-go Raidu Polskiego Klubu Motocyklowego. Regulamin nagrody będzie opracowany później.

*

3. Członek zarządu za każdą nieusprawiedliwioną nieobecność na zebraniu płaci karę w wysokości 2 zł., a po 4 krotnym, kolejno po sobie następującej nieusprawiedliwionej nieobecności na zebraniu, Prezydjum Klubu zwraca się do danego członka z prośbą o rezygnację z godności członka zarządu.

*

4. Uchwalono zwrócić się dwukrotnie pisemnie do wszystkioh członków, zalegający w opłatach należnych rat wpisowego i składek członkowskich. W razie nieuiszczenia zaległych należności ogłaszać następnie na łamach „Automobilisty Wojskowego" podając każdorazowo zaległą kwotę.

5. Wyjeżdżającemu na czas dłuższy do Katowic, członkowi Zarządu Kpt. Szydelskiemu Stanisławowi, Zarząd powierzył obowiązki reprezentowania na terenie Sląska interesy W. K. S. i M. jakoteż obowiązki popularyzowania działalności i zadań klubu wśród tamtejszych garnizonów wojskowych, oraz organizowanie oddziałów Klubu.

Spis członków Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego oddział w Poznaniu

1) ppłk. Bogdanowicz, 14 p. a. p.
2) kpt. pil. Jach, 3 p. lotn.
3) por. Podhajecki, DOK VII
4) mjr. Szaniawski, Szef. Inż. i Sap.
5) kpt. S. G. Kandel, DOK VII
6) mjr. Raszewski, 14 p. a. p.
7) mjr. Gembicki, Szef. Art. i Uzbr.
8) kpt. Tatomir, DOK VII
9) kpt. Ogurkowski, Zbrojownia Nr 3
10) kpt. Gadomski, 14 p. a. p.
11) kpt. Sierszyński, 14 p. a. p.
12) kpt. Jasiński, Eksp. Oddz. II S. G.
13) kpt. Sawa, 7 p. a. c.
14) kpt. Górski, O. P. L. 7
15) por. Paszyc, Zbrojownia Nr 3
16) por. Skrzetuski, Eksp. Oddz. II S. G.
17) por Lutostański, 7 szwadr. tabor.

KILKA UWAG O POLSKIM SAMOCHODZIE

Jeszcze przed paru laty omawiałem w czasopiśmie „Auto" i w pismach codziennych konieczność założenia w Polsce wytwórni samochodów. W międzyczasie niejednokrotnie był ten temat poruszany, jednak dotąd nie znalazł realizacji. Wprawdzie nakładem wielkiej pracy i dużego kapitału zbudowała pod Warszawą firma „Ursus" fabrykę samochodów ciężarowych, a oprócz tego powstało u nas przeważnie na papierze kilka przedsiębiorstw dla fabrykacji automobilów, jednak nikt dotąd, abstrahując od eksperymentów poszczególnych konstruktorów, nie buduje w Polsce samochodów i rok rocznie olbrzymie kwoty wędrują zagranicę na ich zakup.

Przypuszczając, że firma „Ursus" w krótkim czasie rozpocznie fabrykację wozów ciężarowych i będzie mogła przynajmniej w dużej części zaspokoić zapotrzebowanie krajowe, wyłania się obecnie na pierwszy plan kwestja podjęcia u nas produkcji samochodów osobowych, na które istnieje w kraju ogromne zapotrzebowanie.

Obecne zarządzenia władz dążą do jak najsilniejszego zahamowania importu, a porównując dane statystyczne ostatnich lat z obecnemi cyframi, spostrzegamy, że przywóz niemal wszystkich artykułów z wyjątkiem samochodów znacznie zmalał. Wprawdzie cyfrowa różnica w wwozie samochodów osobowych w zeszłym i tym roku jest nieznaczna, jednak wiedząc, iż pojemność rynku z roku na rok powiększa się wskutek rozwoju automobilizmu, można śmiało twierdzić, że import samochodów teraz nie pokrywa zapotrzebowania. Obecne ciężkie warunki ekonomiczne sprawiają, że dotąd nie powstał jeszcze „głód samochodowy", jednak żyć musimy nadzieją w poprawę stosunków, a wówczas albo jeszcze większe kapitały będą wędrować zagranicę na zakup samochodów, albo też przy braku własnych wytwórni i dalszych ograniczeń wwozowych automobilizm w Polsce zostanie w przeciwieństwie do wszystkich innych państw przemocą tłumiony. Trudno sobie wprawdzie to wyobrazić, znając dobroczynny wpływ automobilizmu na rozwój kraju i jego wojenne znaczenie, jednak niestety skoro przez szereg lat u nas dla stworzenia przemysłu samochodowego prawie nic nie zdziałano, na wszystko musimy być przygotowani.

W jaki sposób moglibyśmy u nas najprościej dojść do produkowania samochodów osobowych?

Już w wspomnianym na początku moim artykule projektowałem w 1923 roku założenie wytwórni samochodów ze współudziałem Ministerstwa Spraw Wojskowych, jako jednego z zainteresowanych czynników, które za pewien udział w przedsiębiorstwie miało wnieść jako aport jeden z najlepiej urządzonych wojskowych warsztatów samochodowych, zaś finansowanie i prowadzenie miała objąć grupa prywatna.

Do niedawna przypuszczałem, że ówczesny mój projekt przebrzmiał bez echa. Niedawno jednakże dowiedziałem się, że nowopowstały Wojskowy Klub Samochodowy i Motocyklowy postanowił przez zamówienie wzgl. wykonanie dla swoich członków około stu samochodów dać impuls do utworzenia w kraju wytwórni wozów osobowych. Piękny jest to zamiar i największego uznania godny wprost młodzieńczy zapał, z jakim wziął się Zarząd klubu do zrealizowania swego projektu.

Jasnem jest, że produkcja tak skomplikowanej maszyny, jaką jest samochód nie jest łatwą i wymaga kosztownych urządzeń mechanicznych, wyszkolonych i doświadczonych sił i t. d. Inwestycje kapitału przy urządzaniu fabryki samochodów są olbrzymie i tem samem u nas w obecnych czasach wprost niewykonalne. Orjentując się bystro, Zarząd klubu zastanowił się czy nie istnieje w kraju zakład, który już posiada urządzenia odpowiednie do fabrykacji samochodów i doszedłszy do przekonania, że tym celom odpowiadają Centralne Warsztaty Samochodowe, wytęża swe siły na zdobycie tej placowki. W ten sposób choć może zupełnie bezwiednie zabrzmiało echo mojego projektu z 1923 roku.

Według otrzymanych informacyj sprawa przejścia CWS. na samowystarczalność i oddania ich dla celów Wojsk. Klubu Samoch. i Motocykl. wzgl. utworzonej przez klub kooperatywy, która ma zająć się wyprodukowaniem samochodów, znajduje się na dobrej drodze i jest podobno kwestją krótkiego czasu. Ze względu na swą ważność i zdrowe podstawy powinien ten projekt spotkać się z poparciem władz i, ufając zamiarom energicznego Zarządu klubu, można mieć nadzieję ujrzenia niedługo polskiego samochodu osobowego.

Ponieważ czas jest drogi, należałoby już teraz t. j. w okresie, kiedy sprawa przejścia CWS. na samowystarczalność będzie formalnie załatwiana obrać typ samochodu i przygotować jego fabrykację. Od należytego przygotowania zależne jest w dużej mierze powodzenie przyszłych wozów i dlatego należy je celowo i konsekwentnie przeprowadzić.

Jak już powiedziałem za początkowy cel postawił sobie Zarząd klubu wyprodukować dla swych członków okolo stu wozów. Zastanówmy się na chwilę w jakich warunkach będzie pracował ten wóz i jakim wymaganiom musi on odpowiadać. Samochód ten będzie prowadzony przez samego właściciela, obsługa jego musi być łatwa i prosta, a mechanizm powinien być zaopatrzony w urządzenia w pewnej mierze zapobiegające skutkom niefachowej obsługi. Konstrukcja tego samochodu powinna być poprostu przystosowana do złych dróg z uwzględnieniem doświadczeń zrobionych z zagranicznemi wozami. Samochód oficerski ma być sprawnym małym wozem zdatnym i do dłuższych jazd, jego cena ma być niska, a utrzymanie tanie. Ze względu na swoje normalne i ewentualnie wojenne zastosowanie samochód ten powinien mieć cztery lub najmniej trzy wygodne miejsca, umieszczone możliwie między osiami, musi być dobrze resorowany, przy dużych kołach powinien posiadać nisko położony środek ciężkości, małopojemnościowy sprawny silnik i cały mechanizm, musi być lekki, a przytem mocny i wreszcie ma posiadać estetyczny zewnętrzny wygląd.

D. c. n. *Inż. Adam Glück*

Historja Wojsk Samochodowych

Kierownictwo Wojsk Samochodowych

Z chwilą rozbrojenia okupantów w końcu 1918 r., w większych centrach Rzeczypospolitej powstały samorzutnie pierwsze oddziały samochodowe. Tak w Lublinie powstaje oddział samochodowy, który nosi nazwę „Park Samochodowy W.P.“, w Krakowie tworzy się „Zapasowy Korpus Samochodowy Okręgu Generalnego Kraków”, w Poznaniu „Obóz Samochodowy”, we Lwowie „Komenda Automobilowa“.

Organizacja tych pierwszych oddziałów była najrozmaitsza.

W dniu 7.XI. 1918 roku powstaje w M. S. Wojsk. Sekcja Automobilowa, wcielona do Dep. III Technicznego, szefem której został mianowany pułk. Stawiński Stanisław.

Pierwszem zadaniem tej sekcji było zaprowadzenie porządku i jednolitej organizacji w powstających oddziałach samochodowych, oraz stworzenie jednostek samochodowych, potrzebnych na froncie. Ze względu na swe zadania, sekcja miała bardzo szerokie kompetencje, a mianowicie podlegały jej bezpośrednio wszystkie oddziały samochodowe pod względem organizacyjnym, personalnym, wyszkolenia, zaopatrzenia technicznego i eksploatacji taboru samochodowego.

Do najważniejszych prac sekcji w tym okresie należy zaliczyć:

1) opracowanie jednolitej organizacji oddziałów samochodowych, która stwarzała w każdym Wojskowym Okręgu Generalnym — Autonaczelnictwo, w następującym składzie: a) dowództwo, b) kolumna zapasowa, c) kolumna lokalna lub garażowa, d) okręgowe warsztaty i e) okręgowe składy.

2) Utworzenie przy autonaczelnictwach tymczasowych szkół kierowców.

3) Otwarcie w Krakowie kursu samochodowego dla oficerów.

Z chwilą sformowania Naczelnego Dowództwa w 1918 r. został do niego przydzielony z Sekcji Samochodowej Min. Spraw Wojsk. oficer łącznikowy, którego zadaniem było prowadzenie spraw samochodowych oddziałów frontowych. W styczniu 1919 r. w Naczelnem Dowództwie został utworzony Referat Samochodowy, przekształcony następnie w marcu 1919 r. w Sekcję Samochodową Naczelnego Dowództwa. Szefem Sekcji Samochodowej Naczelnego Dowództwa był mjr. Silberman-Skarzyński Kazimierz.

Równocześnie z tem został zorganizowany w stycznin 1919 r. Inspektorat Wojsk Samochodowych Frontu, zadaniem którego było przeprowadzanie inspekcyj formacyj samochodowych na froncie. Inspektorem Wojsk Samochodowych Frontu był płk. Podgórski Wincenty.

W maju 1919 roku nastąpiło rozdwojenie Sekcji Automobilowej na dwie instytucje: Sekcję Samochodową, wchodzącą w skład Dep. X. Komunikacyj Wojskowych M.S.Wojsk. i podległy bezpośrednio II Wiceministrowi — Inspektorat Wojsk Samochodowych.

Sekcja Samochodowa, której szefem był mjr. Nowicki Mieczysław, miała za zadanie: sprawy budżetowe, wydawnictwo przepisów i instrukcyj, ewidencję samochodów i materjałów samochodowych, oraz sprawy zaopatrzenia materjałowego formacyj krajowych i frontowych. W tym celu sekcji podlegały Centralne Składy i Warsztaty Samochodowe.



Płk. A. MROZIŃSKI
Szef Wydziału Wojsk Samochodowych

Inspektorat Wojsk Samochodowych, którego szefem z początku był kpt. Krystman - Dobrzański Kazimierz, a od września 1919 r. po zlikwidowaniu Inspektoratu Wojsk Samochodowych Frontu płk. Podgórski Wincenty, posiadał następujące kompetencje: sprawy organizacyjne, sprawy przydziału samochodów, utrzymania jednolitości w prowadzeniu i wyszkoleniu Wojsk Samochodowych, oraz kontrolę czynności i gotowości bojowej tych wojsk.

Inspektoratowi Wojsk Samochodowych podlegały bezpośrednio Autonaczelnictwa, które równocześnie z tą reorganizacją organów kierowniczych zostały przemianowane na „Dowództwo Wojsk Automobilowych Okręgu Generalnego”.

Tocząca się z Sowietami wojna stawia w tym okresie wojskom samochodowym znaczne wymagania, które skierowują całą pracę kierowniczych organów samochodowych w kierunku zaspokojenia coraz większych potrzeb jednostek frontowych.

Do główniejszych spraw, dokonanych w tym okresie należą:

1) zorganizowanie zakupów zagranicą (we Francji i Włoszech ze stoków demobilizacyjnych).

2) utworzenie specjalnej komisji odbiorczej dla odbioru materjału, nadchodzącego tak z zagranicy, jak i pochodzącego z zakupów w kraju,

3) ujednostajnienie gospodarki w formacjach samochodowych, oraz ustalenie jednolitego systemu zaopatrzenia, które polegało na centralnych zakupach i zaopatrywaniu jednostek samochodowych przez Centralne Składy Samochodowe.

4) intensywne szkolenie kierowców, których brak odczuwał się bardzo w związku ze zwiększoną ilością kursujących samochodów i motocykli,

5) organizowanie nowych oddziałów samochodowych dla potrzeb frontu.

W marcu 1920 roku następuje ogólna reorganizacja wojsk samochodowych tak w kraju, jak i na froncie.

W kraju organem kierowniczym zostaje Sekcja Wojsk Samochodowych Dep. II. Wojsk Technicznych M.S.Wojsk., której szefem zostaje mianowany płk. Podgórski Wincenty.

Sekcja ta powstaje przez połączenie Inspektoratu Wojsk Samochodowych z Sekcją Samochodową Dep. X i odtąd jest jedynym organem kierowniczym wojsk samochodowych w kraju. Scentralizowanie kierownictwa wpływa bardzo dodatnio na pracę wojsk samochodowych, które w tym okresie, nie zważając na bardzo znaczne wymagania frontu w związku z sytuacją bojową, w zupełności podołały swemu zadaniu.

W związku z rozwojem armji walczącej na froncie, oraz sytuacją bojową, zapotrzebowanie na tabor i materjał samochodowy bardzo wzrosło w 1920 roku, przeprowadzane więc zakupy nie mogły pokryć tych wielkich zapotrzebowań.

Wyczerpanie zapasów samochodowych zmusiło Sekcję Wojsk Samochodowych do przeprowadzenia w początku 1920 r. rekwizycji samochodów, benzyny i gum.

Ponieważ rekwirowane samochody składały się z najrozmaitszych marek i typów, stworzony został w Warszawie Centralny Park Samochodowy, który miał za zadanie segregację tych samochodów, oraz formowanie nowych oddziałów samochodowych, przeznaczonych na front.

W połowie 1920 r. sytuacja wymagała posiadania na froncie samochodów pancernych, których wtedy w Polsce był brak zupełny.

Sekcja Wojsk Samochodowych przystępuje więc do tworzenia samochodów pancernych.

W tym celu podwozia samochodu „Ford“ zostały odpowiednio przerobione i pokryte blachą pancerną, oraz uzbrojone w karabiny maszynowe.

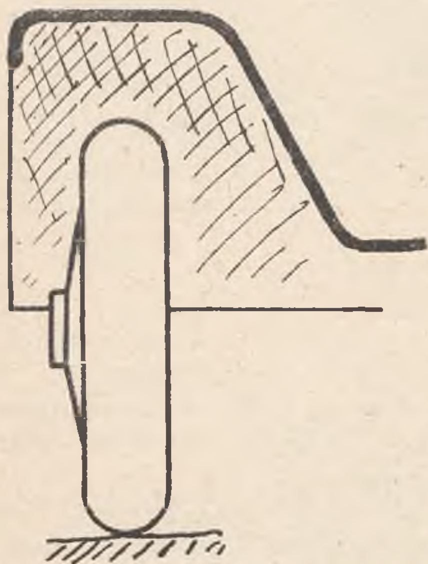
W ten sposób zbudowano około 20 samochodów pancernych, które wraz z sam. panc. zdobytemi na wojskach Sowietów pozwoliły na sformowanie kilkunastu plutonów sam. panc. Plutony te, nie zważając na braki konstrukcyjne samych samochodów, okazały wielkie usługi naszej armji, w szczególności przy ofensywie, wykonywując samodzielne zadania i zadając bardzo wielkie straty nieprzyjacielowi w pościgu.

(D. c. n.)

Jakie powinny być błotniki dla samochodów osobowych

(Dokończenie)

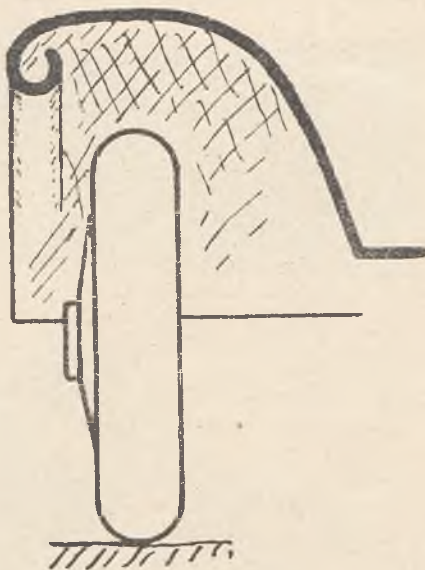
Odgięta krawędź ma za zadanie chwytanie błota, odrzuconego wysoko w bok, przez koła. W celu bardziej skutecznego chwytania błota, oraz odprowadzenia w dół brudnej wody rozbryzgiwanej przez koła, zastosowano specjalną rynnę odpływową umieszczoną od wewnątrz na zagiętej krawędzi błotnika, w sposób wskazany na rys. 4. Urządzenia takie można było oglądać na jednym z wozów demonstrowanych na wystawie w Wembley. Pomysł powyższy jest zupełnie celowy; jednakże wykonanie go przedstawia pewne trudności i jest kosztowne. Dlatego też oddano pierwszeństwo typowi wskazanemu na rys. 3-im. Jak widać w tym wypadku krawędź metalowego błotnika jest zawinięta ku wewnątrz, przez co nietylko osiąga się doskonałą ochronę od rozbryzgiwanego błota i odprowadzenie wody osiadającej na spodzie błotników, ale również zwiększa się wydatnie odporność metalu na pęknięcie lub rozszczepienie, co łatwo może się zdarzyć przy błotnikach z prostym kantem zewnętrznym.



RYS. 2.

Następnym nie mniej ważnym warunkiem decydującym o dostatecznej „ochronności“ błotnika jest należyte jego umieszczenie. Jasnem jest, że im bliżej koła umieścimy błotniki, tem ogólny wygląd samochodu będzie korzystniejszy. Niestety jednak stoją temu na przeszkodzie inne względy praktyczne, a mianowicie sprawa odresorowania nadwozia, wymagająca pewnej wolnej przestrzeni pomiędzy podwoziem i nadwoziem. Obciążenie zbliża nadwozie do osi, a zatem błotniki do obręczy kół. To samo zjawisko zaobserwujemy podczas wstrząśnień przy jeździe po nierównej drodze. Stąd wynika konieczność pozostawienia dostatecznej odległości pomiędzy błotnikami i kołami wozu. Odległość ta winna być tak duża, aby wykluczała możliwość ocierania się pneumatyków o błotnik przy największem dopuszczalnem obciążeniu samochodu. Należy przytem pamiętać, że z biegiem czasu zużyte resory wywołują stałe obniżenie się nadwozia w stosunku do osi.

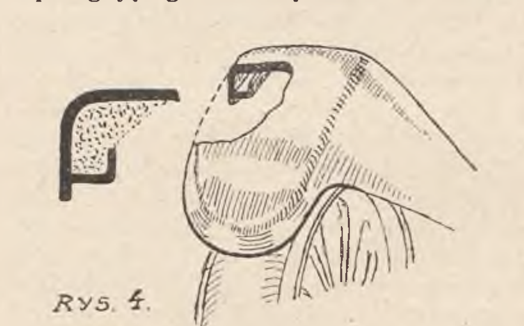
Kwestję oddzielną stanowi dobre przymocowanie błotników do nadwozia, zapewniające ich nieruchomość, co szczególnie ważne jest dla błotników przednich. Naprzykład przymocowanie wskazane do rys. 5, zapomocą stosunkowo długiej podpory „a" nie zapewnia błotnikom dostatecznej sztywności, skutkiem czego będą one nieprzyjemnie drgać podczas jazdy i mogą łatwo uledz uszkodzeniu. Przy takiej konstrukcji praktyczne jest zastosowanie usztywnienia błotników zapomocą poziomego pręta „b", umieszczonego przed chłodnicą i łączącego ze sobą oba przednie błotniki. Poprzeczki takie stosowane są przez niektóre fabryki jak Citroën, Berliet 12 HP, Ballot, De Dion-Bouton.



RYS. 3.

W wielu wypadkach pręt „b“ da się połączyć w jedną całość z podpórkami dla reflektorów umieszczanych nad błotnikami, nie psując estetycznego wyglądu wozu.

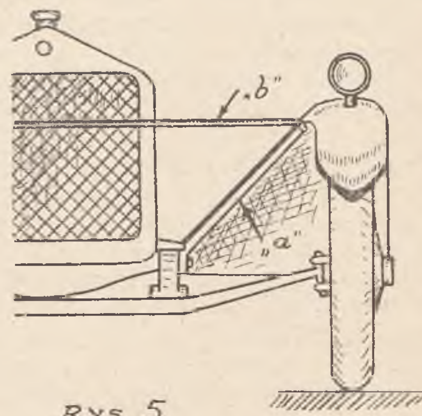
Nie należy natomiast stosować sposobu zalecanego przez literaturę niemiecką, a polegającego na łączeniu błotników prętami poziomemi z chłodnicą, ponieważ nieuniknione drgania błotników będą oddziaływać na chłodnicę niszcząc ją.



RYS. 4.

Ponieważ błotniki najbardziej narażone są na uszkodzenia zewnętrzne, powinny dawać się odejmować i zakładać w sposób łatwy i szybki. Końce śrub przytrzymujących błotnik nie powinny wystawać z naśrubków, gdyż łatwo zardzewieją i staną się trudne do odkręcenia. Praktycznie jest stosować dwa naśrubki, lub odpiłować wystający koniec śruby. Podobnież należy stanowczo unikać umieszczania na błotnikach przewodów do oświetlania i t. p., gdyż będzie to znacznie utrudniało ich odejmowanie.

Reasumując powyższe widzimy, że prosta na pozór sprawa dobrych błotników wymaga pewnej staranności przy ich konstruowaniu. Dlatego też radzimy zarówno przy kupnie samochodów, jak i remoncie zniszczonych karoserji zwrócić na ten szczegół baczniejszą uwagę i wymagać od sprzedającego lub konstruktora zastosowania powyższych wskazówek w miarę możności.



RYS. 5

„Am“

Międzynarodowe znaki rozpoznawcze na samochodach.

Dla zorjentowania się na pierwszy rzut oka w jakiem państwie zarejestrowany jest dany samochód ustalone zostały następujące międzynarodowe znaki rozpoznawcze na tablicach umieszczonych z tyłu samochodu, obok numeru rejestracyjnego. Tablice te obowiązują każdego automobilistę udającego się w podróż zagranicę, a mianowicie:

A	—	Austrja
B	—	Belgja
BG	—	Bułgarja
CS	—	Czechosłowacja
D	—	Niemcy
DA	—	Gdańsk
DK	—	Danja
E	—	Hiszpanja
F	—	Francja
GB	—	Wielkobrytanja
GR	—	Grecja
H	—	Węgry
I	—	Włochy
L	—	Luxemburg
MC	—	Monte Carlo
N	—	Norwegja
NL	—	Holandja
P	—	Portugalja
PL	—	**Polska**
R	—	Rosja
RM	—	Rumunja
S	—	Szwecja
SB	—	Jugosławja
SF	—	Finlandja
SH	—	Szwajcarja
US	—	Stany Zjedn. Am. P.

PRZEMYSŁ i HANDEL SAMOCHODOWY

MOTOCYKL TOROWY HENRYKA CHOIŃSKIEGO

Wysiłki polskich techników samochodowych i motocyklowych ani na chwilę nie ustają w poszukiwaniu drogi do przekonania polskiego przemysłu, że zarówno konstrukcyjnie jak i pod względem wytwórczym można w Polsce, środkami tu na miejscu rozporządzalnemi, dokonać budowy samochodu czy też motocyklu.

Pomyślne próby dokonane przez Centralne Warsztaty Samochodowe z samochodem konstrukcji inż. Tańskiego, następnie próby konstrukcyjne inż. Glücka, również środkami krajowemi, zachęcają niejednego gorącego zwolennika krajowego przemysłu samochodowo-motocyklowego do czynienia prób i doświadczeń, niejednokrotnie pracą rąk własnych i sporym nakładem kapitału.

Do tego rodzaju prób własnej konstrukcji, zrealizowanej własnemi rękami, należy również zaliczyć budowę motocyklu torowego Henryka Choińskiego.

Wyścigi motocyklowe na torze, zarówno jak i zawody kolarskie za prowadzeniem motoru, są w Polsce niezmiernie popularne i znajdują wielu zwolenników.

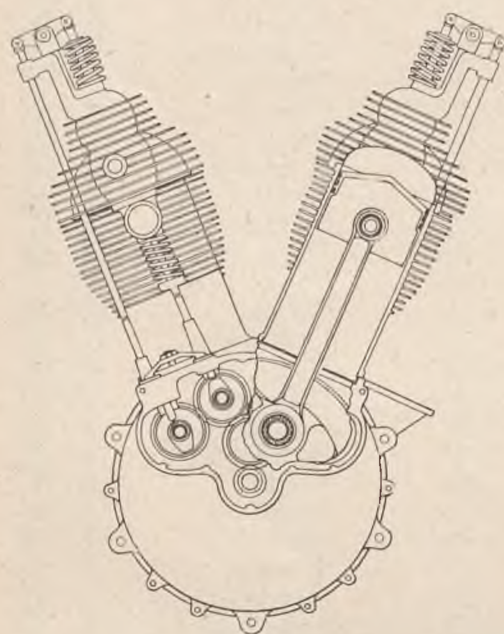
To też p. Choiński, który należy do bardzo utalentowanych zawodników motocyklowych na torze i do znakomitych motorzystów w prowadzeniu kolarzy za motorem, postanowił uczynić próbę zbudowania takiego motocyklu we własnym zakresie.

Jak się budowa tych motorów odbyła podajemy w wywiadzie z p. Choińskim, którego motor z podobizną równoległe zamieszczamy.

*

— Co pana skłoniło do budowy motocykla własnemi środkami? zadałem pytanie znakomitemu motocykliście.

— Widzi pan... motocykle, przeznaczone specjalnie do prowadzenia kolarzy na



Blok cylindrowy



Motocykl torowy skonstruowany i zbudowany własnoręcznie przez H. Choińskiego

torze, budowane są wyłącznie we Francji. Motory do tych motocykli używane są marki „Anzani"... Otóż ponieważ w Polsce nie mamy ani jednej fabryki, któraby się bliżej zainteresowała budową takich motorów i całych motocykli, postanowiłem własnemi środkami i... własnemi siłami parę motorów takich zbudować, aby dowieść, że nam nie brak ani konstruktorów, ani doświadczonych wykonawców, ani też materjału, z którego można byłoby motory budować...

— Kiedy szanowny mistrz rozpoczął budowę tych „torowców"?

— Rysunki konstrukcyjne wykonałem już w roku 1922, lecz samą budowę, niestety mozolną i wykonaną własnoręcznie, ukończyłem dopiero w roku 1923... Zbudowałem odrazu trzy motory z wyjątkiem cylindrów, które wzięte były z 120 konnego motoru awiacyjnego „Renoult", gdyż na trzy maszyny nie opłacało się robić modeli. Kompletne zaś wykończenie motocykli, z powodu braku pomieszczenia warsztatowego, obrabiarek i t. p., nastąpiło dopiero w marcu 1924 roku. Przyczem w pracy swej korzystałem z warsztatu i obrabiarek firmy „Tank", użyczonych mi bezinteresownie.

— Czy miał pan większe kłopoty przy próbnem puszczeniu motorów w ruch?

— Wie pan, że trochę kłopotu sprawił mi trzeci motor, natomiast pierwsze dwa zastartowały odrazu i ku wielkiej mojej radości nie wymagały najmniejszych poprawek ani uzupełnień... W maju wszystkie trzy motocykle biorą już udział w wyścigach i biegach prowadzących na torach w Warszawie i Łodzi. Jak dotychczas, aczkolwiek nie żałuję im nigdy gazu, pracują znakomicie i bez zarzutu.

— Czy nie byłby pan łaskaw dać nam bliższe szczegóły techniczne swoich motorów?

— Ależ i owszem, nie robię z tego żadnej tajemnicy. Tak więc motory, jak pan widzi są dwucylindrowe formy V 45°, Skok tłoka — 130 mm., przekrój cylindra — 105, (pojemność 2.16 l.), co daje 2.800 obrotów na minutę. Tłoki stalowe; sworznie umocowane w tłokach, przy pomocy dwuch śrub... Zawory — jeden nad drugim, przyczem dolny jest s s ą c y m, a górny w y d e c h o w y m. Zawory sterowane są niezależnemi od siebie trybikami z noskiem podnoszącym popychacze. Następnie, aby uniknąć kosztownego w obróbce korbowodu obchwytującego, który jest najczęściej używany w motorze 2 cylindrowym V, wykonałem dwa korbowody, które w głowicy są pojedyńcze-normalne, zaś w stópce (przy tłoku) — wyboczone. Głowica korbowodu ma wciśnięty pierścień — hartowany i obraca się na łożyskach rolkowych, zaś osie główne na łożyskach kulkowych. Koła zamachowe z żelaza lanego. Głowica cylindrów — zdejmowana. Kartery motoru aluminiowe, waga 55 klg. Ramy motocyklów, ponieważ przeznaczone są do celów specjalnych, są ciężkie; rozpiętość tylnego koła — 380 mm., przedniego — 150 mm. Wymiar gum — 710 × 90. Widelce przednie poczwórne. Waga całego motocyklu wynosi 180 klg. Oliwienie — automatyczne do karteru i na tłoki za pomocą pompki trybikowej, umieszczonej na pokrywie trybów rozdzielczych. Oto i wszystko...

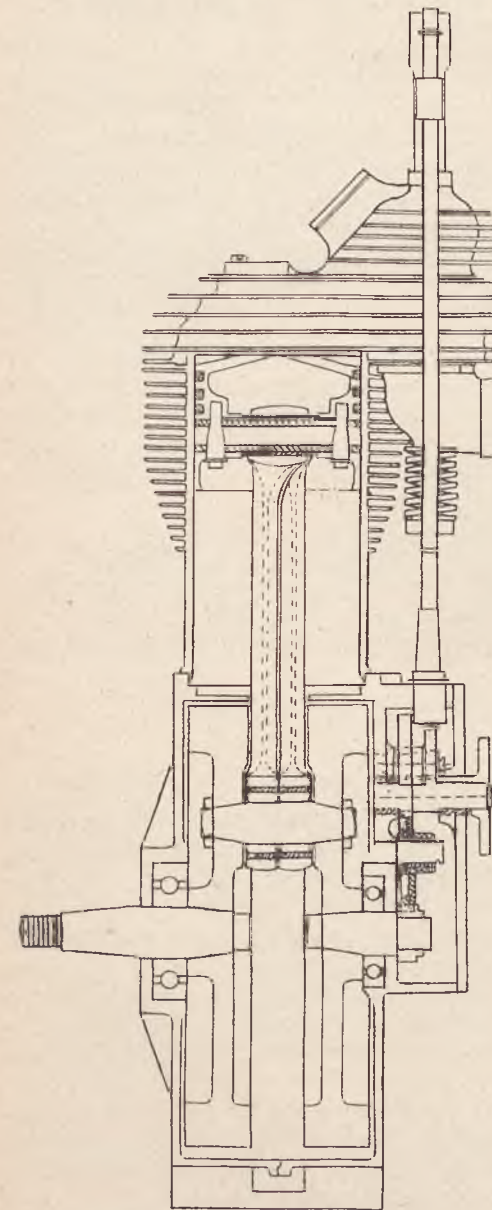
— Jeszcze jedno pytanie... Czy próbował pan namówić kogoś z gotówką, któryby panu sfinansował produkcję takich motorów na większą skalę?

— Owszem... było i to. Motory te można śmiało przy małych zmianach zastosować do motocykli szosowych zarówno turystycznych jak i wyścigowych; niestety wszelkie moje w tym kierunku próby kończyły się zawsze na niczem, na braku poprostu zrozumienia własnego interesu przemysłowców i finansistów polskich — nikt nie chciał w takie przedsięwzięcie kłaść gotowego kapitału... to też moja „wytwórnia" motorów rozpoczęła się i skończyła na tych trzech motocyklach... więcej robić nie będę.

— A w przyszłości? rzucam zachęcające pytanie...

— Jak wygram główną premję na „dolarówce"... to może, narazie zaś używam przyjemności na maszynach, które mam...

Na tem wywiad nasz się kończy...



Cylinder w przekroju

Obaj z p. Choińskim przyszliśmy do zgodnego przekonania, że dopóki konstruktor nie będzie zarazem kapitalistą, nie da się w Polsce nic zrobić. Długo jeszcze trzeba będzie bić głowę o ścianę, którą jest nasza finansjera przemysłowa.

Z targów Poznańskich

2 — 9 maja 1926 r.

Na parterze Wieży Górnośląskiej na przestrzeni 1/3 powierzchni parteru, wystawione zostały samochody, motocykle i rowery.

Przyznać należy, że jest to jedyny dział wystawy przedstawiający się imponująco i bogato obesłany przez firmy zagraniczne i ich przedstawicieli w kraju. Z polskich samochodów ani jeden model nie był reprezentowany.

W dziale tym należy podkreślić zupełną prawie nieobecność wyrobów niemieckich.

Najwięcej miejsca dla eksponatów zajął „Ford", który pokazał nareszcie Polsce swoje nowe typy popularnych i niedrogich samochodów. Wszystkie wozy osobowe Forda model 1926 r. uległy znacznym zmianom i ulepszeniom pod względem budowy, konstrukcji i wyposażenia. Ceny Fordów wystawionych na Targach Poznańskich były następujące: wóz turystyczny zwykły 780 dol., spider 745 dol., karetka 1.100 dol. Warunki kupna u przedstawicieli Forda w Poznaniu i Bydgoszczy. 30% gotówką — reszta spłata wekslami w ciągu 6-ciu miesięcy.

Oprócz znanych wozów Ford pokazał nam swe luksusowe wozy „Lincolny" nowej konstrukcji o ośmiocylindrowym motorze. „Lincolny" mają skutecznie konkurować z angielskiemi „Rolls-Royce'ami" są natomiast trzy razy tańsze. Na wystawie podziwialiśmy tego typu cudowną limusinę, torpedo oraz podwozie z motorem w przekroju, umocowany na lustrzanej płycie, ażeby specjaliści mogli zapoznać się z konstrukcją i wykończeniem tegoż. Cena „Lincolna" wynosi 7.950 dol.

Tow. Akc. Brzeskiauto wystawił kilkanaście samochodów marki „Fiat", w tem kilka bardzo ładnie wykończonych karoseryj, wykonanych w Poznaniu. Między innemi modelami Towarzystwo wystawiło nowy model małego samochodu „Fiat" 509 o sile 4/22 HP zużywający benzyny 8 litrów na 100 klm. Cena tego wozu wynosi — 1.145 dol.

Widzimy dalej samochody „Lancia" ze słynnych zakładów włoskich Ansaldo, francuskie Citroeny i Berliety, Mathisy, Tatra, Austro-Daimlery i Komnick.

Podziwialiśmy nowy typ Berliota 7 konny, b. piękny wóz o mocnym silniku, pięknie wykończony. Cena 1200 dol.

Stadio z Bydgoszczy wystawiło samochody firmy „Protos", a Imperatorauto w Poznaniu samochody: Itala, Chevrolet, Hupmotor Car Corporation z Detroit i ciężarowe samochody amerykańskie z fabryki Motor Truck Works at Akron Ohjo U. S. A.

Kooprolna z Warszawy pokazała nam osobowy samochód firmy Hotchkiss z Paryża i ciężarowy „Lalil".

Specjalną uwagę zwracały na wystawie piękne autobusy, których karoserję zbudowano w Poznaniu przez warsztaty „Karossa", są to bezsprzecznie piękne, wygodne, trwałe i niedrogie omnibusy, wykonane całkowicie w kraju z materjałów wyłącznie krajowych.

Powszechną uwagę zwracała moc wystawionych motocykli różnych marek i firm, największej zainteresowaniem cieszyły się marki „Matchless" w cenie od 230 dol. do 400. „Sarole'a" w tej samej cenie i niedrogie „Monet et Coyon" (Francja) od 125 — 250 dol. „Indjany" i wiele innych.

Za wyjątkiem motocykli zainteresowanie samochodami ze strony zwiedzających było niewielkie, to też do większych tranzakcyi nie doszło. Kryzys gospodarczy, jaki przechodzimy — w całej pełni ujawnił się na targach Poznańskich.

— D. —

Spirytus jako materjał pędny

Dla Polski, kraju wybitnie rolniczego, produkującego znaczne bardzo ilości ziemniaków, najtańszego surowca, służącego do wyrobu spirytusu, i zastosowanie tego ostatniego do popędu silników spalinowych, ma niezmiernie duże znaczenie. Naturalne zasoby benzyny nie wystarczają na potrzeby już tych skromnych ilości silników samochodowych i aeroplanowych, które mamy obecnie w ruchu. W rezultacie ceny benzyny stale rosną, stale są wyższe niż zagranicą, np. we Francji, sprowadzającej stosunkowo tanią benzynę amerykańską. Zastosowanie benzolu, tak rozpowszechnionego w Niemczech, nie ma wielkiej przyszłości; raz z powodu ujemnych cech tego materjału (przykry zapach, dotkliwie zatruwający powietrze w miastach) powtóre wobec braku jakichkolwiek gwarancyj, że artykuł ten, już dziś niezbyt tani, utrzyma się na poziomie konkurencyjnym.

Spirytus, produkowany u nas w dużych ilościach, przy cenach niskich, daje wszelkie nadzieje, że i nadal wytwarzany będzie w dużych ilościach i po niskich cenach. Ziemniak bowiem stanowi produkt bardzo cenny dla kultury rolnej, ale trudny do spieniężenia ze względu na swą wagę (duża zawartość wody) utrudniająca transport. Przez wypędzenie z ziemniaków spirytusu, otrzymuje się produkt skoncentrowany, a więc znoszący łatwo transport. Jednakże zapotrzebowanie spirytusu było dotychczas — stosunkowo do możliwej produkcji — niewielkie i, co za tem idzie, rolnictwo nasze stale poszukiwało nań rynków zbytu.

Myśl zastosowania spirytusu do popędu motorów oddawna zaprzątała umysły technologów. Na przeszkodzie stały trudności technicznego, taniego, sposobu uzyskiwania spirytusu bezwodnego. To co otrzymano drogą destylacji nie przekraczało zazwyczaj 94 — 96%; zawsze pozostawał dodatek około 4% wody, nie dającej się, drogą przekraplania usunąć. Bezwodny spirytus, używany do celów laboratoryjnych był niepomiernie drogi. Wątpliwości budziła też znacznie niższa wartość kaloryczna spirytusu w porównaniu z benzyną.

Szereg prób, dokonywanych głównie we Francji, doprowadził do ustalenia nowych poglądów na wartość pędną spirytusu. Wprawdzie spirytus posiada zaledwie 6000 ciepłostek (w litrze) zaś benzyna 9000 — atoli wydajność pracy jest znacznie większa niż przy benzynie. Mieszankę powietrza i benzyny w silniku spalinowym można sprężać zaledwie do do 4·5 kg/cm², sprężenie zaś mieszanki powietrzno-spirytusowej doprowadzić można do 8 kg/cm², bez obawy przedwczesnego samozapalenia. Wydajność pracy w silniku pędzonym benzyną obliczają na $^1/_4$ energii posiadanej przez benzynę, natomiast wydajność pracy spirytusu wynosi $^1/_3$ jego energji.

Lotnictwo francuskie było pierwszem, które zastosowało dodatek spirytusu do benzyny, w ilości 15 — 20%. Pozwoliło to na znaczne wzmożenie sprężania mieszanki i podniesienie wydajności pracy silnika. Stosowanie samego spirytusu do popędu samochodów okazało się niemożliwem ze względu na konieczność zmian konstrukcyjnych motoru.

Wypróbowano mieszankę 50% benzolu i 50% spirytusu rektyfikowanego. Niemcy w czasie wojny stosowali mieszankę $^1/_3$ benzolu i $^2/_3$ spirytusu surowego 90 — 92%. Lecz materjał ten wykazywał duże braki zarówno pod względem racjonalnego spalania, jakoteż szkodliwego wpływu spirytusu *surowego* na części silnika. Mieszankę benzolowo - spirytusową używały autobusy paryskie.

Mieszanie spirytusu z benzyną mogło nastąpić dopiero po wynalezieniu taniej metody wyrobu spirytusu bezwodnego. Bowiem 5% zawartości wody w spirytusie uniemożliwia trwałe zmieszanie tych dwu płynów.

Już po wojnie udoskonalone metody francuskie pozwalają na osiąganie spirytusu 99·5 — 99·9°. Miesza on się pół na pół z benzyną i tworzy mieszankę trwałą, jednolitą nawet przy mrozach. Nosi ona nazwę „Carburant National" i staje się podstawowym materjałem pędnym samochodów francuskich. Wojskowe lotnictwo amerykańskie — nie cierpiące bynajmniej na brak benzyny — wprowadza 30% dodatku spirytusu bezwodnego do benzyny. Niemcy podobno tylko z powodu trudności zmiany swego systemu opartego na benzolu i obawy o brak benzyny (w razie wojny) wstrzymują się od rozpowszechnienia spirytusowo - benzynowej mieszanki.

Ciekawe dane cyfrowe co do kalkulacji „Carburant National" w Polsce daje nam jeden z naszych inżynierów chemików, który sprawę tę badał specjalnie we Francji i wprowadza obecnie na grunt polski.

I tak:

1 litr benzyny kosztuje 90 gr. posiada 9000 kaloryj, czyli cena 1 kalorji wynosi 0·09 gr.

1 litr spirytusu posiada 6000 kal., przy wartości 0·09 przedstawia równoważnik 54 groszy, nie licząc zwiększenia wydajności pracy silnika, z 25 na 33%, o czem wspominaliśmy wyżej. Tymczasem cena eksportowa spirytusu surowego wynosi zaledwie 16 gr. za litr, rektyfikowanego — 34 gr. Gdyby przyjąć cenę spirytusu bezwodnego nawet na 40 groszy za litr — to jeszcze otrzymalibyśmy poważną różnicę w cenie, oraz znaczną różnicę w wydajności. Litr mieszanki 50% kosztował by przeto 65 groszy, przyczem wobec zmniejszenia zużycia benzyny cena jej spadłaby prawdopodobnie poniżej cen obecnych. W dodatku przy użyciu 50% spirytusu bezwodnego można stosować benzynę znacznie cięższą, co znowu korzystnie odbije się na cenie mieszaniny.

Również pomyślne rezultaty dawać miała mieszanina spirytusu bezwodnego z naftą. Ta ostatnia możliwość zainteresuje zapewne posiadaczy stałych motorów benzynowo-naftowych.

Patenty dotyczące wyrobu spirytusu bezwodnego posiadają już firmy polskie, a jedna z nich przystępuje do przebudowy pewnej dużej gorzelni i rektyfikacji w tym kierunku. Z chwilą, gdy produkty tego zakładu ukażą się na rynku, trzeba będzie przeprowadzić szereg prób, celem przekonania się i przekalkulowania nowego produktu w naszym automobilizmie. *Jerzy Bonkowicz-Sittauer*

KONKURS

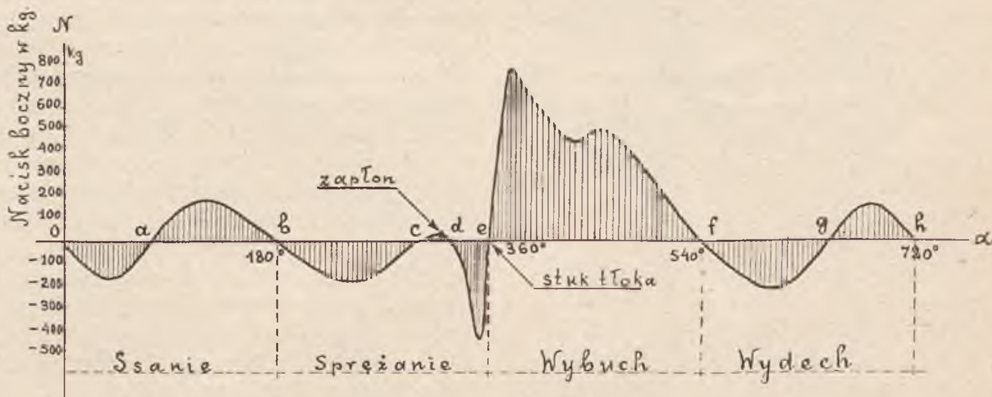
na najtrafniejszą i najlepiej uzasadnioną odpowiedź na pytanie:

Co właściwie stuka w silniku gdy dajemy zbyt wczesne zapalanie?

Podręczniki naukowe, pisane dla wyższych zakładów naukowych, zajmują się silnikiem pracującym normalnie i dlatego nie znajdujemy tam odpowiedzi na pytanie, co będzie przy zapłonie przedwczesnym, gdyż należy to do zjawisk anormalnych, spowodowanych błędną regulacją. W podręcznikach popularnych, t. zw. „szoferskich", sprawa stukania silnika albo jest dyskretnie pomijana milczeniem, albo „wyjaśniona" w lepszym wypadku zapomocą zdania: „silnik stuka", — w gorszym wypadku: „sworznie tłokowe stukają". Pierwsze zdanie jest zbyt ogólnikowe, drugie — to zupełny absurd.

Poniżej odpowiem naprzód na pytanie co i dlaczego stuka przy przedwczesnym zapłonie, a następnie postaram się wyjaśnić stukanie sworzni tłokowych, gdyż są to zjawiska najzupełniej odrębne.

Nadmierne przyspieszenie zapłonu wywiera na silnik wpływ dwojaki zależnie od obciążenia tegoż. Jeżeli silnik chodzi wolno na luźnym biegu, to nagłe przyspieszenie zapłonu powoduje tylko zwiększenie ilości obrotów. Jeżeli zaś silnik jest tak obciążony, że nie może zwiększyć ilości obrotów (n. p. samochód idzie pod górę), wówczas przyspieszenie chwili zapłonu powoduje zmniejszenie mocy silnika i wyraźne ostre stukanie tegoż. Ponieważ stukać mogą tylko części, mające luz, a zjawisko stukania występuje zarówno w silnikach starych, jak i zupełnie nowych, to należy rozumować



Rys. 1. Wykres bocznego nacisku tłoka

w ten sposób: w silniku nowym ani panewki, ani sworznie tłokowe nie mają luzu, a więc nie mogą stukać, zato tłok ma swój przepisowy luz, gdyż średnica jego stanowi 0,9978 średnicy cylindra, co przy 100 mm średnicy cylindra daje luz 0,22 mm dla chłodnego tłoka żeliwnego (Devillers, „Le moteur á explosions", 1920 r., str. 295).

A więc stuka tłok o gładź cylindrową.

Dla uzasadnienia tego twierdzenia skorzystamy z gotowego wykresu bocznego nacisku tłoka na gładź cylindrową w normalnie pracującym silniku „Mercedes" o następującej charakterystyce: ilość cylindrów — 6, średnica cylindrów 160 mm, skok tłoka 180 mm, ciężar mas znajdujących się w ruchu zwrotnym 5,86 kg, moc 250 KM. przy 1400 obr./min. (Devillers, str. 320). Wykres ten (rys. 1) przedstawia nacisk boczny N tłoka na cylinder w zależności od kąta α, który określa położenie korby podczas jednego czterotaktu. (Nie będę tu przytaczał wzorów i teoretycznych uzasadnień wykresu, gdyż szczegółowe wyjaśnienie tych rzeczy czytelnik znajdzie w podręczniku: Por. K. Wallmoden, „Teorja silników spalinowych", skrypt dla Oficerskiej Szkoły Inżynierji, 1925 r.).

Por. rez. Bolesław Szyndler

(D. c. n.)

„MOTOCYKLISTA"

DZIAŁ POŚWIĘCONY SPRAWOM MOTOCYKLOWYM

pod redakcją kpt. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Odroczenie II raidu motocyklowego

Na ostatniem posiedzeniu Komisji Sportowej Polskiego Klubu Motocyklowego uchwalono jednogłośnie odroczyć termin II raidu motocyklowego.

Powodem tej uchwały było zatwierdzenie przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych Statutu Polskiego Związku Motocyklowego, który od chwili jego zatwierdzenia obejmuje wszystkie kluby, towarzystwa i sekcje motocyklowe istniejące na terenie Rzeczypospolitej.

Tekst statutu podajemy niżej do wiadomości czytelników i zainteresowanych czynników.

Założycielami Związku są: Polski Klub Motocyklowy i Sekcja Motocyklowa Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów.

Akces do Polskiego Związku Motocyklowego zgłosiły już oprócz założycieli: Sekcja Motocyklowa Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego, oraz kluby małopolskie.

Pierwsze walne zgromadzenie delegatów Polskiego Związku Motocyklowege odbędzie się w dniu 5 czerwca b. r.

Polski Klub Motocyklowy odraczając termin raidu dla powodów wyżej przytoczonych, pragnie jednocześnie kierownictwo i organizację rzeczonego raidu oddać w ręce nowych władz Związkowych i tym sposobem umożliwić wzięcie udziału w raidzie członkom wszystkich klubów i organizacyj motocyklowych w Polsce.

Próba pobicia polskiego rekordu motocyklowego — szybkości

Dotychczasowy rekord szybkości na motocyklu, ustanowiony przez p. Rychtera na motocyklu „Norton" pojemności 500 cc a wynoszący 118 klm na godzinę, aczkolwiek niebył jeszcze przez żadnego innego motocyklistę polskiego pobity, stanowił zbyt słaby wynik, aby go nawet w warunkach polskich uznać za wystarczający.

To też Komisja Sportowa Polskiego Klubu Motocyklowego, na wniosek samego rekordzisty p. Rychtera, postanowiła zorganizować „próbę pobicia tego rekordu".

Termin tej próby wyznaczony został za dzień 13 b. m., jednakże z powodu zaszłych wypadków termin ten musiał ulec odroczeniu.

Dotychczas do próby tej zapisali się następujący sportsmani:

Rychter na „Indjanie" poj. 750 cc, Rogoziński na „Indjanie" pojem. 1000 cc, Hering na „A. J. S:" pojem. 350 cc, oraz Werner na „Harley Davidsonie" pojem. 1000 cc.

Termin próby zostanie ogłoszony dodatkowo. Dalsze zgłoszenia przyjmuje sekretarjat Polskiego Klubu Motocyklowego ul. Złota Nr 64, telefon — 516-13.

STATUT
ZWIĄZKU
POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY

DZIAŁ I.

§ 1.

Pod nazwą „Polski Związek Motocyklowy" powstaje związek bezpartyjny, apolityczny, działający w granicach Rzeczypospolitej Polskiej, z zachowaniem miejscowych przepisów o stowarzyszeniach.

Polski Związek Motocyklowy jest najwyższą władzą zrzeszonych stowarzyszeń w sprawach odnoszących się do sportu motocyklowego. Siedzibą jego jest m. st. Warszawa.

§ 2.

Związek ma na celu popieranie rozwoju sportu motocyklowego i turystyki w jak najszerszym zakresie a mianowicie przez:

a) zjednoczenie wszystkich amatorów sportu motocyklowego i pokrewnych;
b) ochronę wszelkich spraw tyczących się sportu motocyklowego;
c) pomoc w organizowaniu klubów motocyklowych w poszczególnych miastach i zakładanie związków okręgowych i konsulatów;
d) propagowanie sportu motocyklowego zapomocą prasy, współdziałanie z władzami państwowemi w rozpowszechnianiu tego sportu, wydawanie podręczników i t. p.;
e) czuwanie nad zachowaniem należytych stosunków sportowych pomiędzy członkami P. Z. M.;
f) prowadzenie ewidencji zawodników oraz prawo karania ich;
g) organizowanie zawodów o mistrzostwa: Polski, województw i miast;
h) popieranie rozwoju krajoznawstwa i turystyki;
i) udział w federacji międzynarodowej motocyklowej w Londynie w celu zapewnienia opieki i pomocy motocyklistom polskim we wszystkich krajach.

§ 3.

Polski Związek Motocyklowy jest osobą prawną, a tym samym może nabywać i zbywać nieruchomości, dziedziczyć zapisy i darowizny i t. p.

§ 4.

Związek posiada pieczęć „Polski Związek Motocyklowy" oraz znak, którego wzór uchwali Walne Zebranie.

§ 5.

Przepisy uzupełniające i regulaminy specjalne.

Oprócz niniejszego statutu Związek uchwala na Walnem Zebraniu przepisy i regulaminy specjalne, opracowane w miarę potrzeby przez Zarząd. Regulaminy są obowiązujące jeśli zostaną uchwalone większością $^2/_3$ głosów obecnych na zebraniu. Przepisy te w miarę potrzeby ulegają tą samą drogą odpowiednim zmianom.

§ 6.

Zmiana niniejszego statutu może być dokonana na Zebraniu Walnem przyczem tekst zmiany powinien być rozesłany do wszystkich Towarzystw należących do P. Z. M. przynajmniej na miesiąc przed dniem Zebrania Walnego. Zmiana poszczególnych paragrafów może nastąpić na mocy uchwały $\frac{3}{4}$ głosów obecnych na Zebraniu.

§ 7.

Zaproszeni na zebranie delegaci towarzystw motocyklowych lub sekcyj motocyklowych przy towarzystwach kolarskich, którzy statut niniejszy przyjmą i podpiszą, stanowią pierwsze Zebranie Walne P. Z. M., i wybiorą Zarząd. Z chwilą zarejestrowania Związku przez władze, rozpoczyna on swoją działalność.

DZIAŁ II.

§ 8.

Skład Związku (członkowie).

Związek składa się z członków rzeczywistych i honorowych.

§ 9.

Członkiem rzeczywistym może być legalnie istniejące Towarzystwo Motocyklowe lub towarzystwo kolarskie, posiadające sekcje motocyklowe autonomiczne o ile zostaną przyjęte przez Zarząd Związku.

§ 10.

Członkowie (Towarzystwa) opłacają składkę roczną w wysokości 2 zł od każdego swojego członka na rzecz Związku.

§ 11.

Członkowie rzeczywiści P. Z. M. obowiązani są w każdym wypadku współdziałać z Zarządem Związku, by cele jego mogły być należycie wypełniane.

(D. c. n.)

Jak należy badać i oceniać używany motocykl?

(Dalszy ciąg)

Ocena: Przy normalnem zużyciu motocykla dobrze utrzymywanego wynosi strata na wartości po upływie jednego roku około 25%, po upływie drugiego roku 20%, z wartości poprzedniej w następnych latach po 15%. Zaznaczam, że są to dane przybliżone, zależne od marki motocykla, stopnia jego rozpowszechnienia, łatwości otrzymania części zapasowych, mniej lub więcej znanego i używanego typu i tp. Jasnem jest, że np. specjalny wyścigowy motocykl, chociażby był bardzo dobrze utrzymany i nowoczesny, nie ma takiej wartości dla przeciętnego śmiertelnika co normalna maszynka zdatna do każdej drogi. Także inaczej zużyje się motocykl po dwu latach, jeżeli jego właściciel robi na nim po 100 km miesięcznie a inaczej taki, na którym przejechano w ciągu jednego roku 20,000 km. Wszystko to trzeba wziąść pod uwagę przy szacowaniu danego motocykla.

Za cenę podstawową bierzemy cenę podobnego motocykla tej samej firmy w czasie kiedy kupujemy motocykl używany. Weźmy dla przykładu, że trafia się nam Indjan z wózkiem typ z roku 1923 w dobrym stanie. Przypuśćmy, że obecna cena takiego nowego Indjana, oczywiście nowoczesniej skontruowanego, wynosi 600 dolarów. Motocykl nasz z roku 1923 stracił w roku 1924 25% wartości wart więc był w roku 1924 tylko 450 dol. W roku 1925 odejmujemy 20% wartości czyli wart on będzie 340 dol. W 1926 odejmujemy 15% czyli 51 dol. i zostaje jako wartość w chwili kupna 288 dolarów. Widzimy więc, że w trzecim roku używania wartość motocykla *w dobrym stanie* spadła do połowy. Przed szacunkiem danej maszyny dobrze jest poinformować się w przedstawicielstwie lub fabryce co do cen części zapasowych, gum i tp. a w razie potrzeby naprawy lub zmiany gum cenę tychże odciąga się jeszcze z ceny szacunkowej.

Wybór: Przed rozpoczęciem badania danej maszyny dobrze jest zrobić sobie krótki rachunek sumienia co do typu jaki chcielibyśmy posiadać, by nie nudzić nadaremnie sprzedawcę a potem powiedzieć mu, że maszyna w zasadzie się nam podoba, ale reflektujemy na inny typ. Najważniejszem jest więc dobrać sobie taki typ, jaki będzie nam w naszych warunkach odpowiadał. Niema naprzykład potrzeby kupować do jazdy tylko po mieście dużego silnego motocykla lub też sądzić, że motor cykl o pojemności cylindrów 250 cm sześć. będzie nam mógł posłużyć do przymocowania do niego przywózka!

Kupno używanego motocykla jest dla laika dużą loterją, gdyż zdarzają się często „okazje” do stracenia kilkuset złotych na zakup starego grata. Istnieją niestety sposoby (wprawdzie nieuczciwe) do dodania silnikowi na krótki czas kompresji, zniesienia stuku panewek i t. d. i t. d. i dlatego należy motocykl przed ostatecznem kupnem poddać sumiennym badaniom.

Po znalezieniu odpowiadającego nam typu motocykla, co jest rzeczą trudną, gdyż każdy z nas chciałby za jak najniższą cenę kupić jak najlepszy motocykl, musimy go zbadać. Inaczej i łatwiej przejdzie ta operacja jeżeli kupujemy motocykl taki w sumiennej firmie, która za stan maszyny odpowiada, inaczej jeżeli kupimy ją u pokątnego mechanika lub prywatnie. Z tych trzech źródeł najłatwiej „nabijają w butelkę” rozmaici mali, pokątni mechanicy.



Fot. Majcherski

Rys. 3. Stawiamy motocykl tak by przednie koło i widełki były zupełnie swobodne i wtedy poruszamy widełkami w sposób wskazany na fotografji by zbadać czy luz nie jest za duży

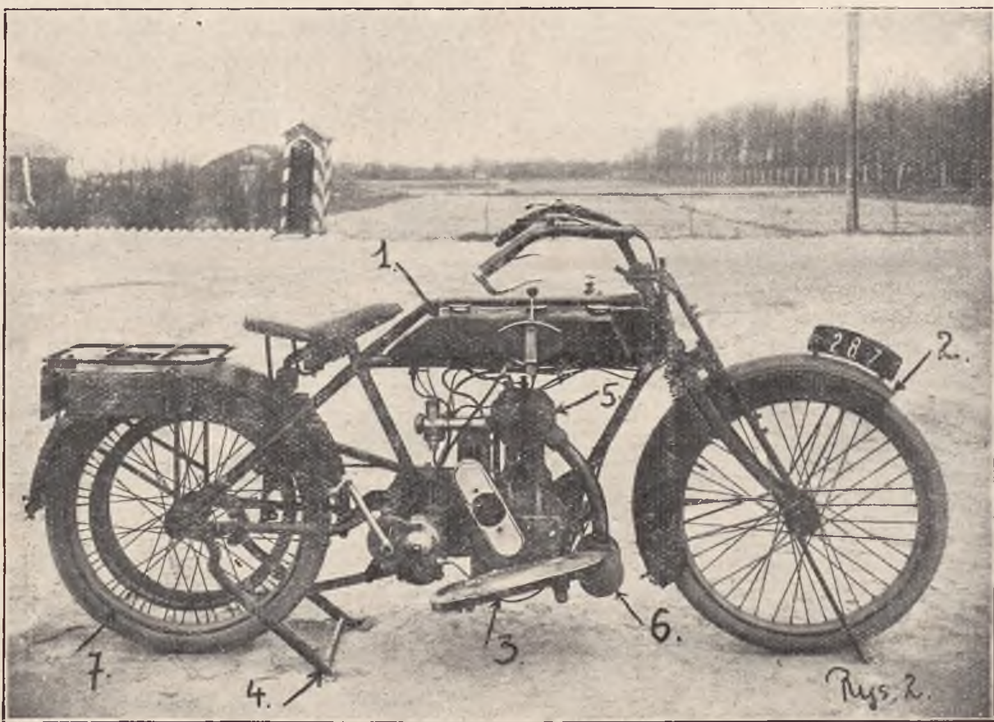
Prywatni sprzedawcy znowu, przywiązani do swych wehikułów, są przekonani, że ich maszyna dobrze i pieczołowicie utrzymywana, jest w dniu sprzedaży (5 lat po kupnie!) tyle prawie warta co w dniu kupna w sklepie. W takim wypadku trzeba kupować bez gorączkowania się, że nam ta doskonała okazja umknie z przed nosa. Każdy sprzedający podaje cenę z tą myślą, że będzie się musiał targować. Lepiej zresztą nie dobić targu, jak potem przez długi czas robić sobie wyrzuty.

Badanie motocykla: Nieprzyjemną jest rzeczą posiadać motocykl ze źle ciągnącym silnikiem lub uszkodzonym zmiennikiem przekładniowym, ale stokroć gorzej jest posiadać motocykl z uszkodzoną i źle naprawioną ramą. To ostatnie może być przyczyną śmiertelnych nawet wypadków.

Motocykl przeznaczony na sprzedaż jest zwykle wyczyszczony i odnowiony. Jeżeli sprzedawca pokazuje nam motocykl brudny i pokryty kurzem, to jest to już podejrzane. Także nadmiernie oczyszczony i na nowo emaljowany motocykl nie jest pewnym, gdyż emalja może pokrywać polutowane części ramy i widełek.

Rama powinna być nienaruszona, bez części pogiętych lub lutowanych. Należy sprawdzić bardzo dokładnie wszystkie połączenia rur, przyczem zaznaczam, że można bardzo dobrze polutować ramę w ten sposób, że miejsce lutowania zostanie potem na gładko opiłowane i polakierowane i ani śladu niema z poważnego uszkodzenia. Sprawdzić można wtedy zapomocą opukiwania.

(*D. c. n.*) *Kpt. Stanisław Szydelski*



Fot. Majcherski

Rys. 2. Pierwszy rzut oka na motocykl daje nam odrazu pewne pojęcie o jego stanie. Motocykl fotografowany ma pogięty zbiornik (1), pogięte błotniki (2), zużyte podnóżki (3), zepsuty stojak (4), połamane skrzydełka chłodzące na cylindrze (5), pogięty tłumik (6), i pogięte obręcze (7)

NA DWUCH KRANCACH POLSKI

Lustracja szlaku raidu polsko-czechosłowackiego

Pierwsza międzynarodowa impreza automobilowa w Polsce — raid polsko-czechosłowacki, dzięki inicjatywie naczelnej instytucji samochodowej — Automobilklubu Polski, oraz współdziałaniu Automobilklubu Republiki Czechosłowackiej dojdzie do skutku.

Trasa raidu prowadząca z Pragi czeskiej wzdłuż Czechosłowacji: Karlovy Vary (Karlsbad), Pilzno, Brno, Bratislawę, przechodzi pod Niedzicą — Czorsztynem na stronę polską i na Kraków, Częstochowę, Kalisz, Poznań, Chojnice i Gdynię zawraca przez Grudziądz i Dobrzyń do Warszawy.

Przestrzeń jaką raid przebędzie równa się 2564.7 klm.

Jak zwykle przed każdym raidem zarówno Automobilklub Polski jak i Ministerstwo Robót Publicznych deleguje na lustrację trasy raidowej komisję, która bada stan dróg, znaków drogowych, organizuje postoje, noclegi i t. p. techniczno-gospodarcze sprawy raidowe.

Tym razem lustracja trasy raidowej obejmować miała tylko odcinek drogi po stronie polskiej t. j. od Niedzicy do Warszawy.

Komisja w składzie naczelnika wydziału drogowego Min. Rob. Publ. — p. Rappé, oraz przedstawicieli Komisji Sportowej Automobilklubu Polski pp. inż. Niklewicza i kpt. Królikowskiego wyruszyła w dniu 9 kwietnia b. r. w drogę.

*

Jeśli mówić o stanie dróg, któremi mknąć będą samochody raidowe, to na etapie od granicy polsko-czechosłowackiej pod Niedzicą do Krakowa droga jest całkiem możliwa i nie przyczyni kierowcy żadnych trudności. Oczywiście dużą rolę odegrają wiraże i wzniesienia, których na tym odcinku jest pełno.

Dalej od Krakowa do Kalisza, gdzie będzie postój i nocleg, droga przedstawia się na niektórych odcinkach fatalnie...



Fot. inż Niklewicz

Na granicy polsko-czechosłowackiej w Niedzicy. Posterunki Polskie. W środku delegaci inż. Rappe i kpt. Królikowski.

zwłaszcza od Krakowa do Słomnik. Dalej na odcinku Miechów — Wolbrom — Pilica — Częstochowa jest już lepsza szosa i przejazd możliwy, jeśli w dodatku poczynione zostaną na tym odcinku niezbędne inwestycje. To samo dotyczy odcinka Siewierz — Częstochowa.

Od Częstochowy do Sieradza (przez Wieluń) droga również niezła, zaś od Sieradza do Kalisza równa, prosta szosa, gdzie jazda dać może automobiliście dużą satysfakcję.

W Kaliszu nocleg i postój do następnego ranka.

Dalszy ciąg drogi prowadzi po idealnych szosach (w stosunku do dróg w b. Kongresówce) na Poznań, Chojnice, Wejcherowo do Gdyni.

Byłoby zbytecznym trudem opisywać poszczególne odcinki tej wspaniałej zarówno pod względem stanu jak i widoków —



Fot. inż. Niklewicz

Ruiny zamku w Czorsztynie.

drogi. Zazdrościć jedynie wypadnie tym uczestnikom raidu, którzy będą mieli sposobność mknąć z szybkością błyskawicy po ziemiach Wielkopolski i Pomorza.

W Gdyni postój całą dobę.

Opłaci się. Jest to jeden z najpiękniejszych obecnie w Polsce zakątków uzdrowiskowo-odpoczynkowych. Bałtyk... port i własna marynarka choć nieliczna lecz swoja, dalej kilkadziesiąt will rozrzuconych na całem wybrzeżu morskiem, czynią z Gdyni, mianowanej niedawno miastem, „kurort” w całem tego słowa znaczeniu.

Z Gdyni, drogami również doskonałemi trasa raidu prowadzi na Kościerzynę do Grudziądza a stamtąd przez Chełmno, Golub do Rypina... Sierpca, Zegrza, Jabłonny i Warszawy.

Oczywiście wzmianka: „drogami doskonałemi” odnosi się tylko do odcinka dróg pomorskich. Od Dobrzynia do Rypina jest droga tak straszna, że przebycie jej bez złamania resorów lub pęknięcia ramy będzie cudem nielada.

Dalej na odcinku do Sierpca i Płońska przejechać można, lecz nie radzi się większej szybkości jak 40 klm/godz. Jedynie kawałek szosy od Zegrza do Jabłonny przeznaczony na wyścig szybkości można nazwać dobrym, reszta wymaga gruntownych poprawek a nawet remontu.

Wogóle jednakże w 75% dróg jest możliwych i dobrych. Sądzę, że 25%-wym odcinkiem drogi naprawdę okropnej nikt się nie zrazi, jeśli w dodatku Ministerstwo Robót Publicznych zechce je poprawić i wygładzić...

Dlatego też radzimy jechać... choćby dla przekonania się, czy złe odcinki drogi zostały poprawione...

„Kilometre lancée” górskie, na przestrzeni 2 klm odbędzie się po stronie polskiej na górce mogilańskiej pod Krakowem.

W związku z organizacją tego wyścigu odwiedziliśmy w Krakowie dowódcę 5 Dyonu Samochodowego ppłk. Piotrowskiego i w imieniu Automobilklubu zwróciliśmy się do niego z prośbą o objęcie i zorganizowanie tego wyścigu przez dowództwo 5 dyonu.

Ppłk. Piotrowski wyraził zgodę i gotowość zorganizowania tej próby, jednakże wyraził obawę, że niejaki „Muszkiet”... znowu niesłusznie skrytykuje organizację próby... jak to się stało w roku ubiegłym.

Oczywiście usłyszawszy takie dictum... zdębiałem.

Przyznałem się naturalnie do Muszkieta i wytłomaczyłem, co i teraz czynię, że krytyka moja w „Polsce Zbrojnej” dotyczyła nie organizacji kilometre lancée lecz spóźniania się kierowników raidu, wskutek czego uczestnicy musieli oczekiwać i tracić drogi czas na starcie...

Byłem jednakże mocno tą wymówką zmartwiony, a jeszcze więcej znegliżowaniem mojego kapturka, pod którym zmuszony jestem nieraz ludziom krwi napsuć...

Pocieszyłem się dopiero wiadomością usłyszaną z ust pani pułkownikowej Piotrowskiej o narodzinach w garnizonie krakowskim, w jednym tylko tygodniu, 15 chłopaków i to samych automobilistów...

W każdym bądź razie 5 dyon zaopatrzył się w rezerwę co się zowie...

*

Podczas jazdy samochodem z szybkością 25 do 30 klm na godzinę, z jaką kierowca naszego Austro-Daimlera p. Szkopiński wiózł nas przez całą prawie drogę... można się wielu rzeczom przyjrzeć i różne przejawy życia na drodze zaobserwować.

I tak badając mapy nasze: automobilowe i nieautomobilowe... zauważyliśmy, że chcąc przejechać naprzykład granicę,



Fot. inż. Niklewicz

Ruiny zamku w Smoleniu. (Między Miechowem i Częstochową)

niepodobna jest tego uczynić na podstawie mapy, gdyż niema tam oznaczonych przejazdów dla samochodów, komór celnych i t. p. znaków granicznych.

Również drogowskazy pozostawiają wiele, wiele do życzenia. Więc albo są umieszczone nie we właściwem miejscu, albo tablice z napisami w taki sposób przytwierdzane są do słupa, że można

odczytać tylko jeden lub drugi kierunek. Pragnąc jednak rzucić okiem na tablicę oznaczającą trzeci kierunek trzeba zleźć z wozu...



Fot. Inż. Niklewicz
Ruiny zamku w Ogrodzieńcu.
(Między Miechowem i Częstochową)

Największy porządek w tej dziedzinie zaobserwowaliśmy w Wielkopolsce i na Pomorzu, lecz i tam zdarzały się wypadki złego ustawienia tych znaków. Natomiast w b. Kongresówce i w Małopolsce drogowskazy wymagają dużej „korekty” zarówno w napisach, jak i w ustawieniu.

Szkoda, że panowie inżynierowie drogowi nigdy nie jeżdżą z kimś ktoby im te niewygodne usterki wytknął i pouczył, jak się powinno pisać i ustawiać drogowskazy...

Zato znaki automobilowe - ostrzegawcze rozstawione są w dostatecznej ilości i w zrozumiałej redakcji...

*

O ile w b. Kongresówce i po części w Małopolsce ruch na drogach, w postaci dzieci bawiących się na środku szosy, bydła galopującego zygzakiem po drodze, ptactwa spacerującego i flirtującego z przejeżdżającemi samochodami, jest niezmiernie ożywiony i, przez zamieszkałą w przydrożnych miejscowościach ludność, bardzo intensywnie podsycany i popierany, o tyle na Pomorzu i w Wielkopolsce ruchu tego nie widzi się zupełnie. Dzieci w domu lub ogródku, bydło w polu lub w oborze, a ptactwo w kurniku lub na wodzie...

Również niema na tych ziemiach popularnego na szosach b. Królestwa Kongresowego, ruchu wozów ciężarowych t. z. „frachtów”... które są największemi szkodnikami dróg bitych i wogóle kultury drogowej.

Jeśli na Pomorzu zdarzy się taki wóz, co jest jednak wielką rzadkością, to jest on zaopatrzony w tak szerokie koła i obręcze, że ciężarem swoim nie czyni nawierzchni szosy szkody.

To też zły stan naszych dróg w b. Kongresówce przypisać należy przedewszystkiem rozwielmożnionemu ruchowi transportów ciężarowych, które dla braku kolei i zbyt długotrwającego transportu na kolejach istniejących, zmuszone są odbywać się szosą.

Transporty takie w pewnych punktach i na niektórych odcinkach dróg, gdzie istnieją koleje, powinny być skasowane, względnie zamienione na transporty samochodowe, lub w najgorszym razie odnośne władze winny zobowiązać „frachtowców” do zastosowania szerokich kół u takich pojazdów.

Również remont i utrzymanie drogi powinno się określać nie według przestrzeni, zaludnienia i obszaru dróg, lecz według ruchu transportów ciężarowych i ruchu pojazdów wogóle.

Ustalenie tego rodzaju systemu dla wyznaczenia kredytów na remont i konserwację dróg zauważyliśmy już w drodze. Oto w pewien dzień w ciągu 24 godzin notowana jest ilość przejeżdżających przez różne miejscowości pojazdów, wozów, ludzi, bydła etc...

Statystyka tego rodzaju ułatwi niezmiernie orjentowanie się gdzie i w jakiej ilości ruch pojazdów jest większy a gdzie mniejszy.

Dotychczas koszt utrzymania jednego kilometra drogi bitej według statystyki Min. Rob. Publ., wynosił: Na Pomorzu 1068 zł, wojew. Poznańskie — 1180 zł, wojew. Warszawskie — 1540 zł, wojew. Krakowskie—1223 zł, wojew. Kieleckie— 1174 zł.



Fot. Inż. Niklewicz
Gdynia. Molo towarowe.

Stosunek wzajemny tych cyfr jest jeszcze niewspółmiernie nierówny w stosunku do stanu naszych dróg. Za dużo wydaje się na utrzymanie dróg znajdujących się w dobrym stanie a zamało asygnuje się na drogi znajdujące się w stanie opłakanym.



Fot. Inż. Niklewicz
Na granicy Polsko - Gdańskiej.
Posterunek policyjny i celny. W środku delegaci: inż. Rappe i kpt. Królikowski.

O ile drogi na Pomorzu i Wielkopolsce oblepione są materjałem przygotowanym do remontu, przy dość ożywionym ruchu roboczym, o tyle na drogach b. Kongresówki przy zrujnowanej drodze, prawie żadnych zapasów materjałowych niema i prawie żadnego ruchu przy konserwacji drogi.

Upiększeniem drogi jest zadrzewienie bankietów szosowych. Mimo wyraźnych rozporządzeń Min. Rob. Publ., mimo częstych przypominań i nakazów, sadzenie drzewek wzdłuż drogi pozostawia na niektórych odcinkach jeszcze bardzo wiele do życzenia.

Np. odcinek drogi Kraków — Miechów... ani jednego drzewka, dlaczego?

Świadczy to również o słabej ręce czynników rządzących, które nie potrafią dopilnować wykonania rozporzędzeń. Wogóle całe Kieleckie pozostawia pod tym i innym względem b. wiele do życzenia.

*

Miasteczka przez które przejeżdżaliśmy, zwłaszcza Wolbrom... to cuchnące i zaśmiecone najrozmaitszemi odpadkami... zakątki, dla porównania z któremi trudno znaleźć wyrazy...

Zachowanie się niedorostków i innych większych dzieci... w stosunku do przejeżdżających samochodów przypomina pierwsze okresy zjawienia się pojazdów motorowych na drogach publicznych.

Zwłaszcza miejscowości między Dobrzyniem i Rypinem celowały w tym kierunku.

Świadczy to nietylko o niezwykle słabym poziomie kulturalnym mieszkańców tych miejscowości, lecz również i o bardzo słabym wpływie władz gminnych i administracyjnych na wolnych coprawda, lecz rozwydrzonych bezkarnością chłopaków.

*

W trakcie moich wielokrotnych i wielokilometrowych podróży samochodem nie odczuwałem potrzeby podróżowania w aucie zamkniętem. Podczas jednakże podróży ostatniej zostałem dokumentnie przekonany, że jazda samochodem otwartym jest już takim przeżytkiem... że jedynie Europa ten zwyczaj jeszcze zachowała...

Wogóle zamerykanizowałem się w tej podróży znakomicie...

*

Na ostatku dwa słowa o naszej straży granicznej i celnej. Zarówno na posterunku pod Niedzicą jak i między Gdynią i Gdańskiem byliśmy przez zacnych „celników” bardzo mile i sympatycznie przyjmowani.

Ostatnia rycina to żywa barjera, którą nam w jednym wypadku stado owiec na Pomorzu zaaplikowało...



Fot. Inż. Niklewicz
Żywa przeszkoda na Pomorzu.

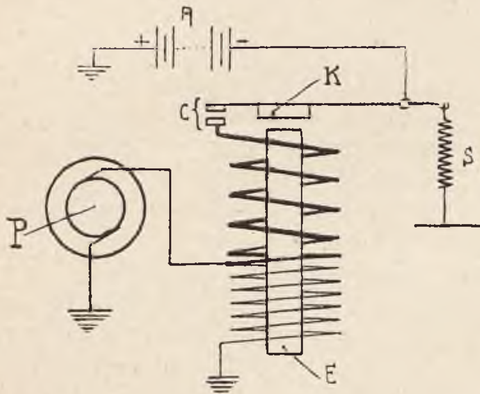
Pozatem wypadków w drodze nie było żadnych. Motor daimlerowski pracował przez całe 2500 klm. bez zarzutu. Dętek straciliśmy 4-ry i to z mojej strony tylko jedną...

Muszkiet

PORADNIK TECHNICZNY

Na czem polega działanie automatycznego przełącznika prądu w instalacji samochodowej.

Wiadomem jest, że przy większości znanych samochodowych instalacyj elektrycznych, po rozruszeniu silnika, z chwilą



gdy jego obroty doszły do pewnego minimum, przełącznik automatyczny, bez współdziałania kierowcy, włączy prąd elektryczny w obwód akumulatora, powodując tem samem jego ładowanie.

Z chwilą kiedy obroty silnika, a więc i prądnicy zmaleją do tego stopnia, że napięcie prądu będzie niewystarczającem dla ładowania akumulatora, przełącznik znowu bez współdziałania kierowcy obwód nam rozłączy. Zastanówmy się na czem polega działanie automatycznego przełącznika. W danym wypadku bierzemy pod uwagę przełącznik elektromagnetyczny. Po wprawieniu w ruch silnika, prąd wytworzony przez prądnicę będzie przepływał przez uzwojenie bocznikowe przełącznika; pod wpływem prądu, przepływającego w uzwojeniu, rdzeń elektromagnesu E przełącznika, nabędzie własności magnetyczne, dzięki którym przezwycięży opór sprężyny S i przyciągnie kotwicę K, powodując tem włączenie akumulatora w obwód przez styki C i uzwojenie szeregowe (o małym oporze).

Prądnica rozpocznie ładowanie akumulatora A.

Zdolność kontaktowania styków C zostanie zapewniona wzmocnionym magnetyzmem rdzenia.

Z chwilą zatrzymania się silnika, ewentualnie obniżenia się obrotów spadnie napięcie prądnicy, kierunek prądu zostanie zmieniony, rdzeń rozmagnesowany, styki rozdzielone (działaniem sprężyny S). Obwód ładujący zostanie tem samem przerwany.

Kpt. Kap...

SPORT

Przygotowania do raidu Polsko - Czechosłowackiego.

Komisja Sportowa Automobilklubu Polski uzyskała zgodę Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na otrzymanie 200 paszportów bezpłatnych dla uczestników raidu Polsko-Czechosłowackiego, jak również dla wszystkich członków afiljowanych klubów samochodowych w Polsce, którzy pragną wyjechać do Pragi na start raidu. Ministerstwo Spraw Zagranicznych udzieli bezpłatnych wiz dwutygodniowych na wyjazd do Pragi i z powrotem. Również zapewnione są bezpłatne wizy przejazdowe w obie strony przez poselstwo Czechosłowackie.

Zgłoszenia maszyn do raidu Polsko - Czechosłowackiego.

Dotychczas zgłoszonych zostało do udziału w raidzie Polsko-Czechosłowackim 18 maszyn a mianowicie: 1 wojskowy „CWS", 7 maszyn marki „Fiat" (warunkowo), 1 „Austro - Daimler", 1 „Bugatti", 1 „Steyer", 1 „Austin", 2 „Brneńska Zbrojovka", 1 „Walter", 1 „Laurin-Klement", 1 „Tatra" i 1 „Praga".

Nowa Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski.

Na ostatniem zebraniu Komitetu „Automobilklubu Wielkopolski" zatwierdzono skład Komisji Sportowej na rok 1926. Przewodniczącym Komisji został inż. Maćkowiak Wiktor. Jako członkowie wchodzą do Komisji: pp. inż. Głowacki Stefan, inż. Duszyński Marjan, p. Bessert Marjan, Hempowicz Walenty, Stachowski Zygmunt, kpt. Ogórkowski Henryk, kpt. Sierodzki Kazimierz, kpt. Mańczak, por. Kurczewski, p. Bernhard Antoni, oraz p. Szymczak Józef z Bydgoszczy.

Wycieczka Automobilklubu Wielkopolski do Pragi.

Z okazji raidu polsko - czechosłowackiego w czasie od 6 do 13 czerwca b. r. organizuje Automobilklub Wielkopolski wspólnie z innemi klubami automobilowemi wycieczkę do Pragi czeskiej. Wycieczka ma się odbyć samochodami, przyczem koszty utrzymania ponosi każdy za siebie. Koszty przejazdu zaś możnaby rozłożyć na pasażerów. Zaznacza się, iż na skutek starań zapewniono dla wszystkich uczestników wycieczki bezpłatne paszporty, oraz dla samochodów bezpłatne tryptyki.

Przygotowania do wyścigów samochodowych w Poznaniu.

Na niedzielę, 30 maja b. r. zapowiedziane są wielkie wyścigi samochodowe i motocyklowe na t. zw. „trójkącie szos" za ulicą Grunwaldzką. Wyścigi zapowiadają się bardzo ciekawie i będą zapewne atrakcją sezonu. Jak się dowiadujemy, rozpoczęto już prace przygotowawcze na torze wyścigowym. Pracuje się nad prawidłowem odbudowaniem i umocnieniem zakrętów. Tor sam będzie w całości naprawiony i wyrównany, tak że stworzy się warunki jak najdogodniejsze dla wyścigu. Wkrótce rozpoczną się także prace przy budowie nowej obszernej trybuny. Ze względu na bliski już termin wyścigów, odbywają się prace na torze w tempie przyśpieszonem.

Poznańsko-Kaszubski raid samochodowy.

W roku bieżącym organizuje „Automobilklub Wielkopolski" raid samochodowy na przestrzeni ca 900 km. Będzie to raid towarzyski dla stwierdzenia zdolności maszyn i kierowcy. Trasa raidu biegnie w głównych zarysach przez miasta: Poznań, Gniezno, Inowrocław, Toruń, Grudziądz, Tczew, Gdynia, Wejherowo, Kościerzyna, Chojnice, Tuchola, Wyrzysk, Nakło, Bydgoszcz, zatem obejmuje najładniejsze okolice Pomorza. Warunki raidu umożliwią wzięcie udziału szerszym kołom automobilistów, tak, że liczba zgłoszeń będzie przypuszczalnie wielką. W tych dniach wyjechała specjalna komisja z ramienia „Automobilklubu Wielkopolski", która ustali dokładnie trasę i etapy raidu. Będziemy zatem mogli wkrótce podać bliższe szczegóły tej interesującej imprezy.

Nowe rekordy motocyklowe.

Motocyklowy Klub Francji zorganizował w 11 b. m. wielkie zawody motocyklowe, celem ustanowienia nowych rekordów światowych na motocyklach. Wyniki tych zawodów są następujące:

Wyścig na przestrzeni 1 kilometra, start z miejsca — „Monet Guyon" 175 cc w 39.57 sek., czyli 91.313 klm. na godzinę.

Na tej samej przestrzeni start z miejsca — „Amilkar" pojem. 1100 cc. w 28.55 sek., czyli 126.072 klm. na godzinę.

Wyścig na przestrzeni 1 klm. ze startu lotnego — „Train" pojem. 125 cc. w 36.5 sek., czyli 98.630 klm. na go godzinę.

W tych samych warunkach — „Amilkar" 1100 cc. w 18.23 sek., czyli 197.412 klm. na godzinę.

Wyścig na przestrzeni 1 mili ang. — „Amilkar" ze startu lotnego — w 29.55 sek., czyli 195.962 klm. ua godzinę.

Nowe rekordy samochodowe.

Automobilista i znany konstruktor angielski Parry Thomas pobił dwa rekordy światowe szybkości a mianowicie:

Na przestrzeni jednego kilometra osiągnął szybkość — *274 klm. 341 mtr.* (dawny rekord — 272.200 klm.)

Na przestrzeni 1 mili ang. osiągnął szybkość *274 klm. 590 mtr.* (dotychczasowy rekord — wynosił — 271 klm. na godzinę).

Rekordy te, ustanowił *Thomas na maszynie 400 KM marki „Babs"*. Rekordy te ustanowione zostały na torze samoohodowym w Pendine Sand (Anglja).

Listy do Redakcji

Do Szanownej Redakcji
„Automobilisty Wojskowego"
w Warszawie.

Grupa uczniów Kursów Kierowców Samochodowych przy Stow. Techn. Polskich w Wilnie pragnie poprzeć usiłowania inż. Glücka przez nabycie kilku samochodów „Iradam".

Uprzejmie prosimy Szan. Redakcję o łaskawe powiadomienie nas, w jakiem stadjum znajdują się prace inż. Glücka i czy już przyjmowane są zamówienia.

Pragnęlibyśmy wiedzieć w jakich terminach należałoby wpłacać pieniądze i kiedy przypuszczalnie ukończone będą pierwsze samochody.

W oczekiwaniu łaskawej odpowiedzi, pozostajemy z poważaniem

(Następuje 6 podpisów nieczytelnych).

Od Redakcji. Woj. Klub Sam. i Mot. dąży do uruchomienia krajowego przemysłu samochodowego. Projekt samochodziku inż. Glücka, jest brany b. poważnie w rachubę. Radzimy Panom zorganizować się w Klub lub Sekcję samochodową jakiegoś Klubu Sportowego, dla utrzymania łączności organizacyjnej. Odpowiedzi na stawiane przez Panów pytania znajdują się względnie znajdą się w następnych numerach „Automobilisty".

WYDAWNICTWA

„Auto" Nr 4 ukazał się w sprzedaży. Miesięcznik ten jak zawsze w pięknej i estetycznej okładce, zawiera ciekawą pracę inż. Dąbrowskiego: „Motoryzacja transportu i rozwój jej w Europie zachodniej. Dalej artykuł T. Makowskiego „Ciągnik Pavesi", szczególnie ciekawy dla wojskowych; następnie artykuł W. Z. — „Silniki z obracającemi się zaworami". Oprócz tego „Auto" walczy z niesłychanemi porządkami na naszych drogach i ulicach, piętnując ostro ciętym piórem niesłychany stan dróg szosowych: „Kalwarja polskiego automobilisty", „Harce uliczne" i t. p. Pozatem dział sportowy, bogata kronika, szczegółowy regulamin raidu Polsko-Czechosłowackiego i t. p. artykuły, niezależnie od działu urzędowego wypełniają 40 kolumnowy numer „Auta". Pismo szczodrze ilustrowane, zaopatrzone licznemi ogłoszeniami, co świadczy również o doskonałej organizacji strony administracyjnej tego pisma. Cena zł. 2.50. Adres Redakcji i Administracji — Ossolińskich 6.

Odpowiedzi Redakcji

P. St. Bonkowicz. „Przez alpejskie przełęcze" rozpoczynamy drukować w numerze następnym.

P. Bolesław J. Kachel. Prosimy o skomunikowanie się z nami osobiście.

PRZED KUPNEM SAMOCHODU
PRZECZYTAJ KONIECZNIE

„BADANIE i OCENA SAMOCHODÓW"

Poradnik dla kupujących
KPT. STANISŁAWA SZYDELSKIEGO
Skład Główny: Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa
CENA 1 zł 20

KAŻDY MOTOCYKLISTA POWINIEN PRZECZYTAĆ

„NOWOCZESNY MOTOCYKL"

Kapitana Szydelskiego
Do nabycia we wszystkich księgarniach
Nakład księgarni Polskiej B. **POŁONIECKIEGO** we Lwowie

UWAGA! ODZNAKI CZŁONKOWSKIE UWAGA!
WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO
I MOTOCYKLOWEGO — SREBRNE cena 12 zł.

MAGAZYN I PRACOWNIA WYROBÓW
GRAWERSKO-JUBILERSKICH

STANISŁAW REISING

WARSZAWA, NIECAŁA 1. TELEFON 198-39

Nagrody — medale sportowe — gotowych wielki wybór — ładne wykonanie. Napisy graweruję napoczekaniu. Wszelkie roboty wykonywam szybko i tanio. Herby, monogramy, oprawy do albumów, odznaki i godła korporacyjne i t. d.

SREBRNE VIRTUTI MILITARI—22 ZŁ. MINJATURKI POLONIA RESTITUTA

!!! NAJPOPULARNIEJSZE W EUROPIE !!!

ROWERY
MOTOCYKLE
PUCH

AUSTRO-DAIMLER — WARSZAWA
WIERZBOWA RÓG TRĘBACKIEJ, TELEFON 275-22

ŚWIEŻO WYSZŁA Z DRUKU I CZĘŚĆ „PODRĘCZNIKA DLA KIEROWCÓW" P. T.

SILNIKI SAMOCHODOWE, ICH OLIWIENIE I CHŁODZENIE

Książka ta opracowana na podstawie stenogramów z wykładów por. Kazimierza Wallmodena, ilustrowana przez Stanisława Gnoińskiego zawiera zakres wiadomości niezbędnych dla kierowcy zarówno zawodowego jak i amatora.

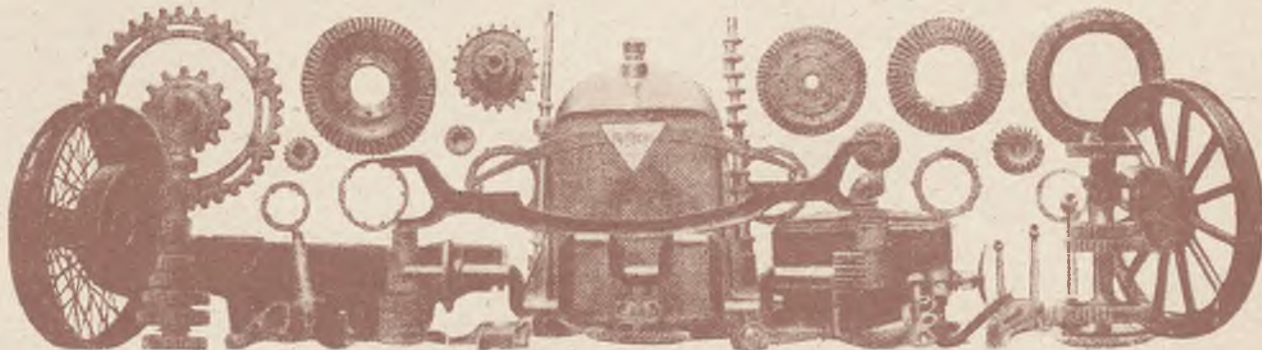
150 STRON, 97 RYSUNKÓW

Cena książki zł. 2,90, dla członków Klubu 20% zniżki. Zamówienia można nadsyłać do Sekretarjatu Klubu (Warszawa, Przejazd 10) lub do autora podręcznika (Warszawa, Wilcza 14a m. 25).

J. ADAMCZEWSKI

WARSZAWA, ul. NOWY-ŚWIAT 12, Telef. 265-36

Części zamienne do samochodów różnych marek



OD REDAKCJI: Redakcja zastrzega sobie prawo poprawiania, skreślania i skracania artykułów nadsyłanych do redakcji. Redakcja rękopisów nie zwraca.

WARUNKI PRENUMERATY:
DLA CZŁONKÓW WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO ROCZNIE Z PRZESYŁKĄ ZŁ 6
DLA NIECZŁONKÓW . . . . ZŁ 12

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32
Ostatnia strona, przed tekstem i w tekście	250	125	65	35	20	15
Za tekstem	175	90	45	25	15	10

Fotografje i klisze na rachunek klienta.